Министерство транспорта Российской Федерации

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации

Контрольная работа:

Государственный контроль на воздушном транспорте

Тема:

Специальный контроль авиационной безопасности и технология работы в аэропорту Пулково-2

Выполнил: Сацик М.В.

Студент КФ СнТ

186 группа

Санкт-Петербург 2010 г.

## Специальный контроль авиационной безопасности

Специальный контроль авиационной безопасности осуществляется службой авиационной безопасности аэропорта и перевозчика. Он заключается в проверке наличия у пассажиров и в их ручной клади предметов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом (огнестрельного и холодного оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, легковоспламеняющихся, ядовитых, отравляющих, взрывоопасных веществ, сжатых и сжиженных газов), и других веществ и предметов, которые могут быть приняты к перевозке только на особых условиях.

Цель данного вида контроля - предотвращение террористических актов и захвата заложников на борту воздушного судна, а также предотвращение незаконного вывоза перечисленных выше предметов и веществ.

Предполетный досмотрпассажиров и ручной клади организуется в зоне спецконтроля непосредственно перед посадкой на борт самолета. Зона спецконтроля представляет собой один или два пункта досмотра, оборудованных техническими средствами досмотра:

стационарный рентгенотелевизионный интраскоп (РТИ) для контроля ручной клади;

стационарными и ручными металлоискателями (МИС) для досмотра пассажиров.

При проверке ручной клади в случае отображения на экране оружия иди других предметов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом, пассажиру предлагается открыть ручную кладь, после чего проводится ее досмотр. Такое же предложение может быть сделано пассажиру при обнаружении в содержимом ручной клади предметов и веществ, вызывающих сомнение в их назначении.

Если в вещах обнаружены запрещенные вещества или предметы, которые пассажир стремился незаконно провезти, он несет ответственность за это в установленном порядке. Газовое оружие и газовые патроны, на которые у пассажира отсутствуют соответствующие документы, передаются в органы внутренних дел в соответствии с законодательством, регламентирующим оборот оружия на территории Российской Федерации. Если у пассажира при досмотре обнаружены опасные вещества и предметы, за изготовление, ношение и хранение которых предусмотрена уголовная ответственность (оружие, боеприпасы, взрывчатые вещества, взрывные устройства, ядовитые, наркотические, радиоактивные вещества и т.п.), он снимается с рейса и вместе с материалами (актом и изъятыми веществами и предметами) передается в органы внутренних дел для решения вопроса о привлечении его к ответственности.

В некоторых случаях, когда провоз опасных предметов является незлонамеренным, представитель по авиационной безопасности может принять решение об изъятии этих предметов на время полета. Факт изъятия оформляется специальным документом - актом, зарегистрированным в журнале. При этом изъятые у пассажира опасные предметы и вещества, которые находятся в свободной продаже, но запрещены к перевозке на гражданских воздушных судах (баллоны с газом, газовые баллончики, огнеопасные лакокрасочные изделия, вещества и предметы бытового назначения, не имеющие стандартной заводской упаковки, и т.д.), выдаются провожающим или хранятся в аэропорту в специальных помещениях.

Перед прохождением предполетного досмотра пассажир обязан положить на досмотровый стол все металлические предметы, имеющиеся при нем, и пройти через стационарный металлоискатель. Если прохождение спецконтроля прошло благополучно, в авиабилете инспектор по досмотру делает отметку о прохождении пассажиром предполетного досмотра, и пассажир направляется на посадку.

В случае срабатывания сигнала стационарного металлоискателя инспектор досматривает пассажира с помощью ручного металлоискателя. При наличии звуковых сигналов инспектор предлагает пассажиру пройти в кабину вместе с ручной кладью, где проводится личный досмотр пассажира. Личный досмотр проводится только лицами одного пола с досматриваемым пассажиром в специально выделенных в аэропортах помещениях, отвечающих требованиям санитарии и гигиены. Запрещается проводить в одном помещении одновременно личный досмотр нескольких пассажиров. В процессе личного досмотра лица, производящие его, обязаны быть внимательными и вежливыми в отношении пассажира и не допускать действий, унижающих его достоинство.

Если в результате проведения спецконтроля произошло опоздание пассажиpa на рейс, но в его вещах не было обнаружено опасных предметов, должностные лица, проводящие досмотр, обязаны принять, необходимые меры, чтобы отправить, пассажира очередным рейсом. Если же пассажир откажется от полета или от продолжения полета по причине задержки с отправкой, вызванной досмотром, авиакомпания обязано по его требованию полностью возместить, стоимость билета или его неиспользованной части.

При отказе пассажира пройти досмотр или предъявить вещи к досмотру пассажира к перевозке не допускают.

*Спецконтроль является последним этапом подготовки пассажиров к перевозке.* После его прохождения пассажирам предлагается пройти на борт воздушного судна,

Следует отметить, что зарегистрированный багаж также проходит досмотр в специальной зоне багажного отделения с помощью технических и других средств досмотра (например, с помощью специально обученных собак). При этом в крайних случаях, связанных с необходимостью вскрытия багажа, досмотр его может быть произведен в отсутствии пассажира, однако в такой ситуации приглашаются понятые. Факт досмотра багажа в отсутствии пассажира оформляется актом и регистрируется в специальном журнале.

В настоящее время к России имеются ряд аэропортов, где введен 100% -ный досмотр багажа. С этой целью в цоколе аэровокзала установлена система "Rapiscan in line" и другие ТСД со скоростью 0,5 м/с, что позволяет досматривать до 900 единиц багажа в час.

## Служба поисково-аварийно-спасательного обеспечения полетов (ПАСОП)

Служба поисково-аварийно-спасательного обеспечения полетов задействуется в кризисных ситуациях по необходимости (пожар, разрушение ВС, наличие потерпевших). Ей в обязательном порядке подается команда "Готовность" или "Тревога" в соответствии с инструкцией по проведению поисковых и аварийно-спасательных работ

Технология работы отдела авиационной безопасности и визового контроля аэропорта "Пулково-2" при обслуживании вылетающих рейсов.

Общие положения.

Технология разработана на основе:

"Воздушного Кодекса РФ",

"Положения о Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства" (утв. Постановлением Правительства РФ от 30.07.94г. № 897);

"Положения о службе авиационной безопасности АП "Пулково";

временной инструкции " О пропускном и внутриобъектовом режиме на территории авиапредприятия "Пулково";

приказа Минтранса России от 21.11.1995г. № 102 " Об утверждении и введении в действие Руководства по производству досмотра пассажиров, членов экипажей гражданских и воздушных судов, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов", приказа № 22 от 20.01.98 ФАС РФ.

Технология определяет порядок работы личного состава отдела АБ и ВК по обеспечению требований авиационной безопасности при обслуживании вылетающего рейса.

Начальник дежурной смены ОАБ и ВК на основании суточного плана полетов, указаний начальника отдела, а также складывающейся оперативной обстановки определяет рейсы, вылетающие из а/п "Пулково-2" и требующие особого контроля. Далее начальник смены проводит инструктаж с постановкой конкретных задач каждому инспектору, входящему в состав смены ОАБ и ВК и фиксирует это в журнале учета обслуживаемых рейсов,

Работа инспекторов отдела при обслуживании вылетающего рейса осуществляется по следующим направлениям:

предполетный досмотр ВС;

контроль за комплектацией и загрузкой багажа,

контроль за загрузкой груза в ВС;

контроль за наличием виз или иных разрешений на въезд пассажиров в иностранное государство;

контроль за посадкой пассажиров в ВС,

Контроль за комплектацией багажа.

Инспектор отдела осуществляет контроль за комплектовкой багажа в зале комплектовки багажа. Он обеспечивает безопасность во время работы грузчиков, комплектующих багаж, отслеживает транспортную тележку с багажом на пути до ВС и, совместно с бортпроводником, ответственным за сохранность багажа, контролирует погрузку его на ВС. При загрузке багажа в грузовой отсек контролирует наличие на багаже багажных бирок, проверяет соответствие количества мест багажа, указанного в документах, количество мест фактически загружаемого в ВС багажа. Инспектор отдела не допускает доступа к багажу лиц, не связанных с обслуживанием данного рейса. В ходе работы он поддерживает радиосвязь с другими сотрудниками отдела и докладывает начальнику смены по окончанию этапов работы.

Контроль за загрузкой груза в ВС.

Инспектор отдела, осуществляющий контроль за загрузкой груза в ВС, совместно с инспектором таможни, перед загрузкой груза проверяет грузовой отсек ВС на наличие в нем посторонних предметов, неоформленного груза или багажа, проверяет правильность оформления грузовых документов и соответствие мест, указанных в грузовых документах, количеству мест фактически загружаемого в ВС груза, правильность маркировки.

Контроль за наличием виз или иных разрешений на въезд лиц в иностранное государство осуществляется инспектором отдела перед стойкой регистрации пассажиров. Контроль за наличием виз у транзитных пассажиров осуществляется перед стойками регистрации транзитных пассажиров Получив от пассажира паспорт и авиабилет, инспектор отдела проверяет документы на право въезда в иностранное государство. При условии их действительности инспектор проставляет в авиабилете заранее оговоренную, доведенную до агентов СОМП перед началом регистрации отметку, возвращает документы пассажиру. Во всех случаях агент СОМП принимает к регистрации авиабилеты и багаж пассажиров, в том числе обслуживаемых по технологии VIP, только при условии, что на паспорте, либо билете каждого, включая детей, имеется отметка о прохождении визового контроля.

В случае отсутствия указанной отметки, либо признаков ее фальсификации, пассажир и его багаж к регистрации не допускается, агент СОМП обязан передать документы сотруднику отдела АБ и ВК. Начальник смены отдела АБ после окончания регистрации на рейс проводит контрольные сверки соответствия количества зарегистрированных пассажиров количеству купонов с отметками отдела АБ о прохождении визового контроля. При обнаружении несоответствий совместно с начальником смены СОМП принимает меры к выявлению пассажиров, не прошедших визовый контроль, а также установлению виновных в этом.

При возникновении сомнений в действительности документов пассажира инспектор отдела информирует об этом старшего инспектора. Старший инспектор отдела принимает решение о допуске пассажира на рейс или об отказе в перевозке, докладывает начальнику смены отдела, который принимает окончательное решение. После этого старший инспектор отдела информирует диспетчера по регистрации СОМП, а затем пассажира с возвратом ему документов.

Контроль наличия у пассажиров обратных билетов осуществляет агент СОМП Решение о допуске либо о снятии с рейса пассажиров, не имеющих обратных билетов, принимает начальник смены СОМП.

Контроль за посадкой пассажиров.

Инспектор отдела совместно с сотрудником ОКПП перед посадкой пассажиров, но не позднее 40 минут до вылета рейса по расписанию, проверяет все помещения, технические отсеки ВС с целью выявления оружия, взрывчатых веществ и других предметов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства, а также выявления посторонних лиц. При посадке пассажиров не допускает контакта досмотренных пассажиров с посторонними лицами и работниками авиапредприятия, не связанными с обслуживанием данного рейса, обращает особое внимание на пассажиров, вызывающих подозрение своим поведением и, при необходимости, изымает у пассажира посадочный талон, ставя в известность агента СОМП, ответственного за посадку. После окончания посадки инспектор отдела сверяет фактическое количество пассажиров, прошедших досмотр, с количеством зарегистрированных пассажиров, о чем докладывает старшему инспектору.

Предполетный досмотр ВС.

Предполетный досмотр ВС осуществляется по отдельной технологии.

1. В случае обнаружения неоформленного багажа, груза, инспектор отдела докладывает начальнику смены отдела, диспетчеру САБ, старшему диспетчеру СОМП, начальнику отдела Пулковской таможни, начальнику смены соответствующей службы и КВС для принятия мер по устранению выявленных нарушений. При невозможности своевременного устранения

2. выявленных нарушений докладывает сменному заместителю начальника аэропорта.

3. По окончании обслуживания рейса инспектор отдела делает запись в журнале учета.

Приложения к Чикагской конвенции ИКАО.

Упрощение формальностей при международных воздушных перевозках.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО), членами которой являются 187 государств, из всех многочисленных сфер своей деятельности, направленных на развитие безопасных, упорядоченных и эффективных воздушных сообщений, большое внимание уделяет совершенствованию международных воздушных перевозок. Основными направлениями сотрудничества между государствами в области организации воздушных перевозок в рамках ИКАО являются упрощение формальностей при международных воздушных перевозках.

Упрощение формальностей. ИКАО работает над созданием единых процедур, связанных с соблюдением требований государственных органов при въезде в страну, транзите или при выезде из страны пассажиров, а также требований к воздушным судам и экипажам. В частности, ИКАО разрабатывает стандарты и рекомендации в этой области. Впервые стандарты и рекомендуемая практика по упрощению формальностей при международных воздушных перевозках были одобрены Советом ИКАО в 1949 г. в соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). Они были утверждены в виде Приложения 9 к Чикагской конвенции и вступили в силу 1 сентября 1949 г. В дальнейшем стандарты и рекомендуемая практика были значительно расширены и изменены на созываемых для этой цели специализированных совещаниях ИКАО по упрощению формальностей.

Статья 37 Чикагской конвенции, лежащая в основе стандартов и рекомендуемой практики по упрощению формальностей, в частности, предусматривает, что... "Международная организация гражданской авиации принимает и по мере необходимости время от времени вносит поправки в международные Стандарты, Рекомендации и Правила, касающиеся таможенных и иммиграционных правил..., а также других вопросов, относящихся к регулярности и эффективности воздушных перевозок \*. Порядок проведения в жизнь государствами - членами ИКАО стандартов и рекомендаций по упрощению формальностей особо оговаривается в статье 22 конвенции, которая закрепляет обязанность каждого договаривающегося государства "... принимать, путем введения специальных правил или иным образом все практически возможные меры для того, чтобы упростить формальности и ускорить воздушную навигацию между территориями Договаривающихся государств и без необходимости не допускать задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и грузов, вызванных, в частности, применением иммиграционных, карантинных, таможенных и впускных/выпускных законов", а также в статье 23 конвенции, в которой говорится, что каждое договаривающееся государство берет на себя обязательство "... устанавливать, исходя из практической возможности, таможенные и иммиграционные правила для международной воздушной навигации в соответствии с практикой, которая время от времени может вводиться или рекомендоваться настоящей Конвенцией" \*. Помимо стандартов и рекомендуемой практики, указанной в Приложении 9, в основе программы ИКАО в области упрощения формальностей лежат резолюции по упрощению формальностей 16-й сессии Ассамблеи, заявление Совета "Цели ИКАО в области упрощения формальностей" (Док.7891-С/906/2) и рекомендации специализированных совещаний по упрощению формальностей, изложенные в Циркуляре ИКАО 152-АТ55.

Приложение 9 к Чикагской конвенции содержит следующие разделы: прибытие и вылет воздушных судов, прибытие и убытие пассажиров и их багажа, ввоз и вывоз грузов и других предметов; загрузка, следующая транзитом через территорию договаривающегося государства; средства и службы, предназначенные для обработки загрузки в международных аэропортах; посадка в немеждународных аэропортах; прочие положения по упрощению формальностей. Кроме того, в Приложении приведены рекомендованные ИКАО единые перевозочные документы, такие как: генеральная декларация, грузовая ведомость, карточка посадки/высадки, свидетельство члена экипажа, рекомендация Совета таможенного сотрудничества, стандартная форма торговых документов ООН. Таким образом, целью Приложения 9 является стандартизация и унификация процедур и документов, применяемых государствами при международных перевозках. Однако государства далеко не всегда следуют этим стандартам и рекомендациям ИКАО, соблюдая свои национальные интересы. Стандарты и рекомендации ИКАО по упрощению формальностей на практике неизбежно выливаются в две формы:

1) "негативная" форма, когда государства не устанавливают национальных требований свыше определенного максимума в отношении документации, ограничения свободы передвижения и. т.д.;

2) "позитивная" форма, когда государства предоставляют определенный минимум средств для удобства пассажиров, для транзитных перевозок и т.д. Когда речь идет о "негативном" положении, предполагается, что государства по возможности устанавливают требования ниже максимального уровня, оговоренного в стандартах и рекомендациях ИКАО. Когда речь идет о "позитивном" положении, предполагается, что государства по возможности предоставляют больший объем средств по сравнению с минимумом, установленным ИКАО. В этой связи в соответствии со статьей 38 конвенции договаривающимся государствам предлагается сообщать в ИКАО обо всех имеющихся расхождениях между их национальными правилами и процедурами и международными стандартами, содержащимися в Приложении 9. Кроме того, государства должны публиковать в изданиях по аэронавигационной информации различия между национальными правилами и практикой и соответствующими стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

## Иммиграционный контроль в пункте трансфера

Прохождение трансферным пассажиром иммиграционного контроля зависит от типа маршрута трансферного пассажира и нахождение трансферного пункта в стране Шенгена или не-Шенгена.

*ПРИМЕЧАНИЕ:* список стран, входящих в Шенген, см. TIM/TIMATIC.

Трансфер в стране не-Шенгена.

|  |  |
| --- | --- |
| Пассажир летит на | Паспортный контроль |
| Международных - внутренних рейсах | Зависит от местных национальных законов |
| Внутренних - международных рейсах | Зависит от местных национальных законов |
| Внутренних - внутренних рейсах | Нет |
| Международных - международных рейсах | Нет  |

*ПРИМЕЧАНИЕ:*

для дополнительной информации см. TIM/TIMATIC.

Пассажир не может въезжать во вторую Шенгенскую страну через не-Шенген, если у пассажира однократная виза в Шенгенскую зону.

Трансфер в стране Шенгена.

|  |  |
| --- | --- |
| Пассажир летит из | Паспортный контроль |
| Шенгена или внутренних линиях - в Шенген или внутренние линии  | Нет |
| Шенгена или внутренних линиях - в не-Шенген  | Да |
| Не-Шенген - в Шенген или внутренние линии | Да |
| Не-Шенген - на линии не-Шенгена  | Нет  |

Ряд стран требуют наличие транзитных виз для определенных граждан - даже, если пассажир остается в транзитной зоне аэропорта.

При отсутствии транзитных документов пассажир может стать недопустимым пассажиром (INAD).

*ПРИМЕЧАНИЕ:*

для дополнительной информации см. TIM/TIMATIC.

СТЫКОВОЧНОЕ ВРЕМЯ МЕНЕЕ 2-Х ЧАСОВ.

Представитель ФГУАП "Пулково" по трансферу сопровождает пассажира в транзитную зону зала ожидания вылета, где пассажир проходит регистрацию на стыковочный рейс.

В данном случае багаж пассажира перегружают с борта на борт, не выдавая пассажиру.

Регистрацию трансферного пассажира проводят в присутствии представителя ФГУАП "Пулково" в транзитном зале.

БЕЗВИЗОВЫЙ ТРАНСФЕР.

В случае безвизового трансфера пассажиров размещают в гостинице, имеющей допуск к работе с безвизовыми пассажирами.

Трансферных пассажиров, следующих рейсами других авиакомпаний, представитель группы трансфера при встрече информирует о дальнейших действиях, связанных с оформлением дальнейшего маршрута.

При отсутствии у пассажиров российской визы представитель ФГУАП "Пулково" доставляет пассажиров в транзитную зону аэропорта.

## Прохождение таможенного контроля в пункте трансфера

Прохождение трансферным пассажиром таможенного контроля зависит от типа путешествия трансферного пассажира и нахождение трансферного пункта в или вне Европейского Союза.

*ПРИМЕЧАНИЕ:* для более подробной информации и список стран EU см. TIM/TIMATIC.

Трансфер в стране не-EU.

В таблице представлены правила прохождения таможенного контроля трансферным пассажиром в стране не-EU:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Пассажир летит на | Ручная кладь | Зарегистрированный багаж |
| Международных - внутренних рейсах | Зависит от местных национальных законов | Зависит от местных национальных законов |
| Внутренних - международных рейсах | Зависит от местных национальных законов | Зависит от местных национальных законов |
| Внутренних - внутренних рейсах | Нет | Нет |
| Международных - международных рейсах | Нет  | Нет |

*ПРИМЕЧАНИЕ:*

для дополнительной информации см. TIM/TIMATIC.

Трансфер в стране EU.

В таблице представлены правила прохождения таможенного контроля трансферным пассажиром в стране EU:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Пассажир летит из | Ручная кладь | Зарегистрированный багаж |
| EU или внутренних линиях - в EU или внутренние линии  | Нет | Нет |
| EU или внутренних линиях - в не-EU  | Нет | Нет |
| Не-EU - в EU  | Да | Нет |
| Не-EU - на внутренние линии  | Да | Зависит от местных национальных законов |
| Не-EU - в не-EU | Нет  | Нет  |

*ПРИМЕЧАНИЕ:* для дополнительной информации см. TIM/TIMATIC.

## Потеря стыковки

В случае потери пассажиром стыковки на рейс другой авиакомпании по вине перевозчика ФГУАП "Пулково", представитель по трансферу принимает меры по переоформлению этого пассажира на следующий рейс и при длительной задержке воздушной перевозки предлагает пассажиру размещение в гостинице.